

Voor het gedeelte van de financiële middelen die centraal door de Commissie beheerd worden (modelprojecten, thematische acties, talenkennis, transnationale netwerken, referentiemateriaal), heeft onderzoek ten aanzien van de gemeenten Frosinone, Fiumicino, Ancona, Carrara, Firenze, Livorno, Macerata, Massa, Perugia, Pesaro, Pisa, Pistoia, Prato, Siena et Terni het volgende beeld opgeleverd:

- In het kader van het Leonardo-programma is alleen door de gemeente Pessaro een voorstel voor een modelproject voorgelegd met de titel: „Laboratori Tematici Virtuali: Metodologia di Supporto alla Formazione Nel Sel (Sistema Economico Locale)”
- De gemeente heeft 264 161 EUR voor dit project ontvangen, dat eind 2002 van start is gegaan.

De geachte afgevaardigde kan zich voor nadere informatie ook tot de plaatselijke autoriteiten wenden.

(2003/C 268 E/166)

SCHRIFTELIJKE VRAAG P-0836/03

van Mario Mauro (PPE-DE) aan de Commissie

(12 maart 2003)

Betreft: Wijzigingen in de technisch-administratieve structuur van de luchthaven van Genua

In 1980 is het „Commissariato dell'Assistenza al Volo” (commissariaat voor vluchtassistentie) opgericht, in 1981 opgevolgd door de „Azienda Autonoma di Assistenza al Volo” (autonome onderneming voor vluchtassistentie), met de volgende gedecentraliseerde organisatie:

- vier regionale centra voor vluchtassistentie, geleid door hoge functionarissen;
- twee hoofdluchthavens (Fiumicino en Linate), geleid door hoge functionarissen;
- alle andere luchthavens, grote en kleine, geleid door lagere functionarissen.

Bij de ingrijpende wijzigingen die op 11 februari 2003 in de technisch-administratieve structuur van het directoraat-generaal zijn aangebracht, is de perifere structuur radicaal veranderd, met een verdeling van de luchthavens in verschillende categorieën, hoewel deze dezelfde doelstellingen en taken hebben:

- vier ACC (regionale controlecentra van Rome, Milaan, Padua en Brindisi), geleid door een hoge functionaris;
- drie SAAV (luchthavens Fiumicino, Linate en Malpensa), geleid door een hoge functionaris;
- acht CAAV (luchthavens van Bari, Bologna, Catania, Napels, Olbia, Palermo, Turijn en Venetië), geleid door een hoge functionaris;
- vijftien UAAV (alle andere luchthavens die luchtverkeersleiding bieden, met inbegrip van Genua), geleid door een functionaris;
- dertien NAAV (luchthavens zonder luchtverkeersleiding, met alleen informatiedienst).

De uitsluiting van de luchthaven van Genua van de CAAV strookt met geen enkele logica:

- Genua is één van de weinige Italiaanse luchthavens waar vanaf het begin alomvattende diensten worden geleverd, met inbegrip van radardiensten;
- hoewel deze luchthaven niet de eerste plaats inneemt, is zij wegens verkeersfrequentie, alomvattende structuur, ligging en gunstig klimaat altijd een alternatief geweest in Noord-Italië en behoort zij tot de belangrijkste luchthavens;

- wat de acht CAAV betreft: op de luchthaven van Bari, die geen radarsysteem heeft, wordt een vluchtfrequentie geregistreerd die gelijk of lager is dan die van Genua; de luchthaven van Catania heeft geen radarsysteem, heeft weliswaar wel een grotere vluchtfrequentie, maar levert alleen een luchtverkeersleidingsdienst; Olbia is qua type en vluchtfrequentie gelijk aan Genua.

Kan de Commissie aangeven op grond van welke criteria het nodig werd geacht tot deze wijzigingen over te gaan?

Antwoord van mevrouw de Palacio namens de Commissie

(4 april 2003)

Normaliter worden CAAV-luchthavens (Centri Aeroportuali di Assistenza al Volo — Luchthavencentra voor vluchtassistentie) gekozen op basis van het volume en de complexiteit van het verkeer en hun geografische ligging.

Het is waar dat overeenkomstig deze parameters Genua goed is uitgerust en meer verkeer ontvangt dan andere luchthavens die de CAAV-status behouden, zoals Olbia, Bari en Catania. Gezien hun ligging bedienen deze luchthavens echter een groter gebied dan Genua zou kunnen, aangezien deze laatste luchthaven dicht bij belangrijke centra als Milaan en Turijn ligt.

Het besluit van de Italiaanse autoriteiten om Genua niet te behouden als CAAV-luchthaven lijkt dus redelijk te zijn. De Commissie stipt bovendien aan dat zij hoe dan ook over geen enkele rechtsgrond beschikt om tussenbeide te komen in beslissingen van de lidstaten over deze kwesties.

(2003/C 268 E/167)

SCHRIFTELIJKE VRAAG P-0837/03 van Jean Lambert (Verts/ALE) aan de Commissie

(12 maart 2003)

Betreft: De Israëlische autoriteiten weigeren Mordechai Vanunu op borgtocht vrij te laten

Mordechai Vanunu zit sedert 1986 in Israël gevangen omdat hij gegevens uit het nucleaire programma van Israël in 1986 in de publiciteit heeft gebracht. Er zijn aanwijzingen dat Vanunu, die meer dan elf jaar eenzame opsluiting achter de rug heeft, vrij zou kunnen worden gelaten uit schuldgevoel over de wel erg harde behandeling. In februari heeft een commissie die over borgtochten gaat evenwel besloten dat Vanunu niet eerder zal worden vrijgelaten omdat hij nog steeds „ernstige schade” zou kunnen berokkenen door uit de school te klappen.

Dit is een buitengewoon schamel argument, vooral omdat recente onthullingen over het nucleaire programma van Israël geen protest hebben uitgelokt bij de autoriteiten. Belangrijker is dat het optreden van de Israëlische autoriteiten ten aanzien van de ontvoering, het proces en de omstandigheden waaronder Mordechai Vanunu is vastgehouden, onaanvaardbaar zijn. Vanunu zou met onmiddellijke ingang in vrijheid moeten worden gesteld.

Gezien de bezorgdheid die thans bestaat over massavernietigingswapens en de noodzaak van non-proliferatie, zijn er buitengewoon krachtige redenen om hem vrij te laten.

Gezien het bovenstaande, is de Commissie voornemens actie te gaan voeren voor de zaak-Vanunu?

Antwoord van de heer Patten namens de Commissie

(1 april 2003)

De Commissie is zich bewust van de omstandigheden waarin de heer Vanunu sinds zijn veroordeling gevangen wordt gehouden en zou elke normalisatie van die omstandigheden en zijn vervroegde vrijlating zonder meer toejuichen. In dit verband is ook de Commissie van mening dat opsluiting niet meer gerechtvaardigd lijkt gezien het oorspronkelijke doel van die maatregel, namelijk beletten dat de